KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2022/1221

av den 14 juli 2022

om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Marocko

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 av den 8 juni 2016 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ([1]) (*grundförordningen*), särskilt artikel 7,

efter samråd med medlemsstaterna, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1 Inledande

(1) Den 17 november 2021 inledde Europeiska kommissionen (*kommissionen*) en antidumpningsundersökning beträffande import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Marocko (*det berörda landet*) på grundval av artikel 5 i grundförordningen. Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ([2]) (*tillkännagivandet om inledande*).

(2) Kommissionen inledde undersökningen till följd av ett klagomål som ingavs den 4 oktober 2021 av Association of European Wheel Manufacturers (*klaganden* eller *EUWA*). Klagomålet ingavs för unionsindustrins räkning i den mening som avses i artikel 5.4 i grundförordningen. Klagomålet innehöll bevisning om dumpning och därav följande väsentlig skada som var tillräcklig för att motivera inledandet av en undersökning.

1.2 Registrering

(3) Kommissionen gjorde import av den berörda produkten föremål för registrering genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/934 ([3]) (*registreringsförordningen*).

1.3 Berörda parter och begäran om anonymitet

(4) I tillkännagivandet om inledande uppmanades berörda parter att ta kontakt med kommissionen för att delta i undersökningen. Kommissionen informerade uttryckligen klaganden och kända unionstillverkare, kända exporterande tillverkare och de marockanska myndigheterna, kända importörer, användare och intresseorganisationer som såvitt känt är berörda om inledandet av undersökningen och uppmanade dem att delta.

(5) Klagandena och två samarbetsvilliga användare begärde att deras namn skulle hemlighållas, av rädsla för att kunna utsättas för repressalier av kunder. Kommissionen ansåg att det förelåg en allvarlig risk för repressalier och godkände begäran om att inte lämna ut namnen på klagandena och de två samarbetsvilliga användarna. För att vara säker på att anonymiteten bevarades hemlighölls även namnen på de andra unionstillverkarna, så att det inte indirekt skulle gå att sluta sig till namnen på klagandena.

1.4 Synpunkter på inledandet av undersökningen

(6) De berörda parterna gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av undersökningen och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhörsombudet för handelspolitiska förfaranden.

([1]) EUT L 176, 30.6.2016, s. 21.

([2]) Tillkännagivande om inledande av ett antidumpningsförfarande beträffande import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Marocko (EUT C 464, 17.11.2021, s. 19).

([3]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/934 av den 16 juni 2022 om registrering av import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Marocko (EUT L 162, 17.6.2022, s. 27).

(7) Fyra parter begärde att få bli hörda av kommissionens avdelningar, vilket också skedde: European Automobile Manufacturers' Association (*ACEA*), EUWA, Dika Morocco Africa S.A.R.L (*Dika*) och Hands 8 SA (*Hands*).

(8) Dika och de marockanska myndigheterna hävdade att siffrorna i klagomålet var föråldrade, eftersom det fanns en lucka på nästan åtta månader mellan undersökningsperioden och dagen för inledandet av undersökningen. Dessutom sammanföll den av klaganden valda undersökningsperioden med den period då covid-19-pandemin härjade som värst. Slutligen överskred klagandens skadeundersökningsperiod kommissionens vanliga praxis med ett år, så som beskrivs i den relevanta vägledningen ([4]). Dika ansåg att detta beslut kunde anses vara orättvist och partiskt, och att användning av föråldrade siffror inte kan utgöra prima facie-bevisning för dumpning, skada eller orsakssamband såsom krävs enligt artikel 5.4 i grundförordningen.

(9) Kommissionen noterade för det första att det i den vägledning som Dika hänvisade till uttryckligen anges att den är tänkt att fungera som allmänna riktlinjer, men att den inte är ett lagligt bindande dokument och att innehållet inte är tvingande ([5]). Vidare innehåller artikel 5 i grundförordningen inte någon specifik bestämmelse om tidsrymden mellan klagomålet och de tillhandahållna uppgifterna. Under alla omständigheter löpte klagomålets undersökningsperiod ut den 31 mars 2021, medan klagomålet inkom den 4 oktober 2021. Dessutom skickade klaganden in kompletterande uppgifter om skada fram till den 30 juni 2021 ([6]). Följaktligen var de uppgifter som tillhandahölls av klaganden uppdaterade och låg så nära dagen för ingivandet av klagomålet som möjligt. När det gäller påståendet om skadeundersökningsperioden och undersökningsperioden har kommissionen som praxis att välja en undersökningsperiod på ett år samt de tre föregående kalenderåren för att undersöka de utvecklingstendenser som är relevanta för skadebedömningen. Att klagomålet innehöll information om ytterligare ett år innebär inte att föråldrade uppgifter användes, som skulle ha gjort bedömningen orättvis eller partisk. Klagomålet bidrog snarare med uppgifter om den senast tillgängliga perioden, det vill säga fram till den 31 mars 2021. Följaktligen avvisades påståendet.

(10) Dika menade att klagomålet inte innehöll bevis som motiverade användningen av ett konstruerat normalvärde enligt vad som krävs i artikel 5.2 i grundförordningen. Parten hävdade dessutom att beräkningen av det konstruerade normalvärdet var bristfällig. Kommissionen borde därför ha fastslagit att klagomålet inte innehöll tillräcklig bevisning för dumpning, och det borde ha avvisats i enlighet med artikel 5 i grundförordningen.

(11) Dika uppgav att klaganden inte använde de marockanska inhemska försäljningspriserna för aluminiumhjul, trots att den kunde ha haft kännedom om dessa priser mot bakgrund av att unionsindustrin själv exporterar aluminiumhjul till Marocko. Dika påstod dessutom att klaganden använde de exporterande tillverkarnas räkenskaper från 2018 och 2019 för att konstatera att det inte skedde någon försäljning vid normal handel, samtidigt som dessa räkenskaper var från en tidigare period än den i klagomålet valda undersökningsperioden.

(12) Kommissionen höll inte med. Klagande i denna undersökning är EUWA, och inte dess enskilda medlemmar. Eftersom klaganden varken är tillverkare eller exportör hade den inte tillgång till dessa uppgifter. Dessutom betraktas fakturor i regel som konfidentiella affärsuppgifter. Klaganden var därmed tvungen att förlita sig till offentliga uppgifter om inhemska försäljningspriser i Marocko, vilka inte var tillgängliga vid tidpunkten för klagomålet. När det gäller användningen av de marockanska exporterande tillverkarnas räkenskaper för 2018 och 2019 var dessa de enda räkenskaper som klaganden hade tillgång till vid ingivandet av klagomålet. Klaganden kunde därmed endast konstatera att på grundval av de uppgifter som denne rimligen hade tillgång till hade de kända marockanska exporterande tillverkarna inte någon inhemsk försäljning vid normal handel. Det var därför motiverat att konstruera normalvärdet. Följaktligen avvisades påståendet.

(13) Dika presenterade också argument som gällde påstådda allvarliga brister i samband med fastställandet av normalvärdet. Argumenten avsåg valet av hjulstorlek, användningen av priser på aluminiumgöt baserade på import från Kina, användningen av unionstillverkarnas kostnadsstruktur, utelämnandet av vissa kostnadsfaktorer vid beräkningen och tillämpningen av en vinstmarginal på 6 %.

([4]) Kommissionen, *How to Make an Anti-Dumping Complaint – A Guide*, s. 7–8 samt 13, 27, 29, 52, 59 och 67; finns på https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/december/tradoc_112295.pdf.

([5]) Idem, s. 3.

([6]) Se punkt 108 i klagomålet och dess bilaga D2.

(14) Kommissionen instämde inte i dessa argument. De antaganden som klaganden gjorde för att konstruera normalvärdet byggde på klagandens marknadserfarenhet och marknadskunskap samt på allmänt tillgängliga uppgifter. Att den berörda parten inte instämmer i dessa antaganden gör dem inte ogiltiga för att konstruera normalvärdet i klagomålet. Det fanns tillräcklig bevisning för de siffror utifrån vilka normalvärdet beräknades, vilket bekräftades av kommissionens analys av den bevisningen. Även när kommissionen gjorde vissa justeringar som hade föreslagits av den berörda parten, i samband med bedömningen av klagomålet, återstod tillräcklig bevisning för dumpning.

(15) Dika och de marockanska myndigheterna hävdade att klaganden i sin skadeanalys hade utelämnat att marknaden är uppdelad mellan tillverkare av originalutrustning (*OEM-tillverkare*) och aktörer på eftermarknaden, samt mellan de olika typerna av hjul på varje marknad, dvs. lägre och högre marknadssegment.

(16) Kommissionen påpekade att aluminiumhjul på OEM-marknaden och eftermarknaden har samma fysiska och tekniska egenskaper och därmed är utbytbara, även om de har olika distributionskanaler. OEM-marknaden och eftermarknaden bör därför betraktas som olika försäljningskanaler snarare än olika segment.

(17) När det gäller de två försäljningskanalerna uppskattade klaganden att den marockanska exporten nästan uteslutande levererades till kunder på OEM-marknaden. Kommissionens efterföljande analys av de uppgifter som fanns tillgängliga bekräftade detta. Detsamma gällde för de unionstillverkare som ingick i urvalet, vilka nästan uteslutande sålde till kunder på OEM-marknaden (omkring 99,6 %).

(18) När det gäller de olika typerna av hjul noterade kommissionen att klagomålet inte innehöll en fullständig skadeanalys per typ av aluminiumhjul, utan snarare beräkningar av pris- och målprisunderskridande för tio representativa hjultyper.

(19) Följaktligen avvisades påståendet.

(20) Dika, Hands och de marockanska myndigheterna hävdade att utvecklingen av den marockanska importen inte kan vålla eller hota att vålla skada för unionsindustrin, eftersom den endast stod för 2,8 % av unionens marknad under perioden mellan den 1 april 2020 och den 31 mars 2021 och därmed inte kan framkalla prisnedgångar eller förhindra prisökningar som annars skulle ha ägt rum.

(21) Den specifika skadeanalysen i klagomålet visade att det fanns tillräcklig bevisning som talade för ökad penetration av unionens marknad (både i absoluta och relativa termer) av import från Marocko till priser som i hög grad underskrider unionsindustrins egna priser. Detta förefaller ha orsakat väsentlig skada för unionsindustrin, vilket exempelvis yttrar sig i form av en minskad försäljning och marknadsandel, försämrade finansiella resultat eller den prisnivå som unionsindustrin tillämpar. Följaktligen avvisades påståendet.

(22) Dika hävdade att vissa skadeindikatorer i klagomålet, såsom tillverkningskapacitet, unionspriser och förbrukning i unionen, inte stödde slutsatsen om skada under undersökningsperioden. Dessutom är fullt kapacitetsutnyttjande inte något alternativ för tillverkare av aluminiumhjul, med anledning av de rullande leveranskedjemodeller (”just-in-time”) som införts av biltillverkare i EU, vilka kräver att tillverkare av aluminiumhjul är flexibla och har ledig kapacitet för att möta behov i sista minuten.

(23) Kommissionen erinrar om att ett fastställande av väsentlig skada som är nödvändig för att inleda en undersökning kräver en granskning av bland annat de relevanta faktorer som beskrivs i grundförordningen. Det krävs dock inte uttryckligen i artikel 5 i grundförordningen att alla de skadefaktorer som nämns i artikel 3.5 ska visa på en försämring för att väsentlig skada ska vara tillräckligt underbyggd för att en undersökning ska kunna inledas. Enligt ordalydelsen i artikel 5.2 i grundförordningen ska klagomålet innehålla uppgifter om förändringar i kvantiteten av den påstått dumpade importen, denna imports inverkan på priserna på den likadana produkten på unionsmarknaden och importens inverkan på unionsindustrin, vilket visas av relevanta (inte nödvändigtvis alla) faktorer. Klagomålet innehöll dessa uppgifter, som pekade på förekomsten av skada. I enlighet därmed ansåg kommissionen att klagomålet innehöll tillräcklig bevisning för skada och avvisade påståendet.

(24) Dika och Hands hävdade att införande av antidumpningsåtgärder inte kan ligga i unionens intresse.

(25) När det gäller unionens intresse är detta inte ett relevant kriterium för bedömningen av huruvida ett klagomål motiverar inledandet av ett antidumpningsförfarande enligt artikel 5 i grundförordningen. Dessa synpunkter beaktades därför inte med avseende på påståendena kring inledandet av förfarandet.

(26) Dika, Hands och de marockanska myndigheterna påstod att klaganden inte beaktade andra faktorer, som den påstådda bristen på konkurrens mellan aluminiumhjul från unionen och aluminiumhjul från Marocko på grund av segmenteringen av marknaden, importen från tredjeländer och konsekvenserna av covid-19-pandemin.

(27) Kommissionens analys av klagomålet bekräftade att de ovannämnda faktorerna antingen var ogrundade, felaktiga eller otillräckliga för att ifrågasätta slutsatsen att klagomålet innehöll tillräcklig bevisning för att importen av den berörda produkten till unionen skedde till dumpade priser och verkade orsaka unionstillverkarna väsentlig skada. Dessa aspekter fastställdes på grundval av den bästa bevisning som fanns tillgänglig för klaganden vid den tidpunkten och som var tillräckligt representativ och tillförlitlig. Dessutom gjordes en noggrann granskning av påståendena från Dika, de marockanska myndigheterna och ACEA under undersökningens gång, och de behandlas ytterligare nedan.

(28) På grundval av det som angetts ovan bekräftade kommissionen att klaganden har tillhandahållit tillräcklig bevisning för dumpning, skada och orsakssamband, och därmed uppfyllt de krav som anges i artikel 5.2 i grundförordningen.

1.5 **Stickprov**

(29) I tillkännagivandet om inledande uppgav kommissionen att den kunde komma att besluta att göra ett urval bland de berörda parterna i enlighet med artikel 17 i grundförordningen.

1.5.1 *Stickprovsförfarande avseende unionstillverkare*

(30) I tillkännagivandet om inledande meddelade kommissionen att den hade gjort ett preliminärt urval av unionstillverkare. Kommissionen gjorde sedan ett definitivt urval av tre unionstillverkare. I enlighet med artikel 17 i grundförordningen var det urvalskriterium som användes de största representativa tillverkningskvantiteterna av den likadana produkten i unionen under undersökningsperioden, dvs. 1 oktober 2020–30 september 2021. Detta preliminära urval bestod av tre unionstillverkare i tre olika medlemsstater. Urvalet motsvarade nästan 20 % av unionens totala tillverkningskvantitet av den likadana produkten och säkerställde en god geografisk spridning. Kommissionen uppmanade berörda parter att lämna synpunkter på det preliminära urvalet, och inga synpunkter mottogs.

1.5.2 *Stickprovsförfarande avseende importörer*

(31) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen icke-närstående importörer att lämna de uppgifter som angetts i tillkännagivandet om inledande.

(32) Ingen av de kända icke-närstående importörerna lämnade de begärda uppgifterna och samtyckte till att ingå i urvalet.

1.5.3 *Stickprovsförfarande avseende exporterande tillverkare i Marocko*

(33) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen alla exporterande tillverkare i Marocko att lämna de uppgifter som angetts i tillkännagivandet om inledande. Kommissionen bad dessutom Konungariket Marockos beskickning att namnge och/eller kontakta andra eventuella exporterande tillverkare som kunde vara intresserade av att delta i undersökningen.

(34) Bara två exporterande tillverkare i det berörda landet, som stod för i stort sett all import av aluminiumhjul från Marocko, lämnade de begärda uppgifterna. Kommissionen beslutade därför att ett stickprovsförfarande inte var nödvändigt.

1.6 **Svar på frågeformuläret och kontrollbesök**

(35) Kommissionen sände frågeformulär till tre unionstillverkare, klaganden och två kända användare, och till två exporterande tillverkare i det berörda landet. Samma frågeformulär gjordes även tillgängliga via internet ([7]) på dagen för inledandet.

(36) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg nödvändiga för ett preliminärt fastställande av dumpning, skada och unionens intresse. Med tanke på covid-19-utbrottet och de isoleringsåtgärder som infördes av olika länder kunde kommissionen inte göra alla kontrollbesök i enlighet med artikel 16 i grundförordningen.

— Kontrollbesök i enlighet med artikel 16 i grundförordningen gjordes hos två unionstillverkare som ingick i urvalet, en användare ([8]) och hos följande exporterande tillverkare i Marocko: HANDS 8 SA (*Hands*).

— DIKA MOROCCO AFRIKA S.A.R.L (*Dika*).

(37) I linje med sitt tillkännagivande om konsekvenserna av utbrottet av covid-19 för antidumpnings- och antisubventionsundersökningar ([9]) utförde kommissionen dessutom dubbelkontroller på distans med avseende på Dikas närstående företag CITIC Dicastal Co., Ltd (CITIC) och en unionstillverkare.

1.7 **Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod**

(38) Undersökningen av dumpning och skada omfattade perioden från och med den 1 oktober 2020 till och med den 30 september 2021 (*undersökningsperioden*). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2018 till och med slutet av undersökningsperioden (*skadeundersökningsperioden*).

2. **BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT**

2.1 **Berörd produkt**

(39) Den berörda produkten är aluminiumhjul till motorfordon som omfattas av HS-nummer 8701–8705, med eller utan tillbehör och med eller utan däck, med ursprung i Marocko, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8708 70 10 och ex 8708 70 50 (Taric-nummer: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 och 8708 70 50 50) (*den berörda produkten*).

(40) Aluminiumhjul säljs traditionellt i unionen via två distributions- och försäljningskanaler: till OEM-segmentet, som främst består av biltillverkare, och till eftermarknaden, vilken bland annat omfattar distributörer, återförsäljare och reparationsverkstäder. Den berörda produkten från Marocko såldes uteslutande via OEM-kanalen under skadeundersökningsperioden. I OEM-distributionskanalen anordnar biltillverkarna anbudsförfaranden för aluminiumhjul, och de utvecklar ofta nya hjul som har anknytning till deras märken. Både unionstillverkare och marockanska exportörer kan konkurrera i samma anbudsförfaranden.

2.2 **Likadan produkt**

(41) Av undersökningen framgick att följande produkter har samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper och samma grundläggande användningsområden:

— Den berörda produkten.

— Den produkt som tillverkas och säljs på hemmamarknaden i Marocko.

— Den produkt som tillverkas och säljs i unionen av unionsindustrin.

(42) Kommissionen beslutade i detta skede att dessa produkter därför är att anse som likadana produkter i den mening som avses i artikel 1.4 i grundförordningen.

([7]) https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_details.cfm?id=2563.
([8]) Såsom förklaras i skäl 5 lämnas inte namnen på unionstillverkarna och de två användare ut av sekretesskäl.
([9]) EUT C 86, 16.3.2020, s. 6.

3. **DUMPNING**

3.1 **Marocko**

3.1.1 *Samarbete med exporterande tillverkare*

(43) Såsom anges i skäl 34 gav sig två marockanska exporterande tillverkare, Dika och Hands, till känna i undersökningen och besvarade frågeformuläret. Dika har ett närstående företag, CITIC, som är en kinesisk tillverkare av aluminiumhjul. CITIC köper aluminiumhjul från Dika och säljer dem till unionen, Marocko och andra tredjeländer. Under dubbelkontrollen på distans av CITIC upptäcktes ett antal fel som gav upphov till allvarliga betänkligheter avseende tillförlitligheten hos förteckningarna över försäljningen på hemmamarknaden och i EU. Felen rörde främst skillnader mellan de priser som registrerats i försäljningsförteckningarna, priserna på fakturorna och de belopp som faktiskt betalats.

(44) Under kontrollen på plats hos Dika den 1 april 2022, efter att dubbelkontrollen på distans av CITIC hade avslutats, överlämnade företaget en reviderad version av försäljningsförteckningarna och en förklaring till de avvikelser som hade påträffats. Vid denna tidpunkt fanns inte längre någon möjlighet att verifiera eller dubbelkontrollera de reviderade försäljningsförteckningarna. Dessutom visade en preliminär kontroll av de nyligen inlämnade uppgifterna att alla avvikelser som hade hittats i samband med dubbelkontrollen på distans inte hade korrigerats i företagets revideringar och att det totala antalet revideringar var betydligt högre än vad som förväntades utifrån nämnda dubbelkontroll. Misstagens karaktär och omfattning, och det faktum att vissa av dem kvarstod efter revideringen, gjorde att kommissionen inte kunde vara säker på att försäljningsförteckningarna var korrekta. Därför kunde kommissionen inte verifiera de uppgifter som var nödvändiga för att fastställa en dumpningsmarginal för företaget.

(45) I enlighet med artikel 18.4 i grundförordningen informerades Dika och dess närstående bolag, via en skrivelse av den 5 maj 2022, om orsakerna till att kommissionen hade för avsikt att bortse från de uppgifter som inkommit, och de gavs tillfälle att lämna ytterligare förklaringar (*skrivelsen enligt artikel 18*).

(46) Företaget besvarade kommissionens skrivelse den 12 maj 2022. I sitt svar förklarade företaget att det hade registrerat sin försäljning i försäljningsförteckningarna i enlighet med sina redovisningsprinciper. Företaget vidhöll därmed, till skillnad från vad det hade angett under dubbelkontrollen på distans och kontrollbesöket på plats, att de ursprungliga försäljningsförteckningarna, vilkas totala belopp kunde stämmas av mot företagets SAP-redovisningssystem, var fullständiga och korrekta, inte innehöll några fel och inte behövde revideras. De revideringar som företaget hade gjort efter dubbelkontrollen på distans påstods i stället endast ha överlämnats till kommissionen för att visa att CITIC samarbetade fullt ut i undersökningen. Företaget ansåg därför att kommissionen borde använda den ursprungliga, icke-reviderade versionen av försäljningsförteckningarna. Som alternativ hävdade företaget att kommissionen kunde använda de reviderade försäljningsförteckningar som tillhandahållits i skrivelsen, eftersom bristerna inte var av sådan karaktär att det skulle bli onödigt svårt att nå en någorlunda riktig slutsats. Dessa försäljningsförteckningar liknade de som tillhandahölls under kontrollbesöket på plats, med skillnaden att saknade uppgifter hade lagts till, vissa fel hade korrigerats och ytterligare förklaringar hade angetts. Flera fel återstod emellertid fortfarande, och för vissa transaktioner angavs fortfarande inte det belopp som faktiskt tagits emot. Kommissionen hade inte heller möjlighet att dubbelkontrollera eller verifiera de reviderade försäljningsförteckningar som tillhandahållits i företagets svar till skrivelsen enligt artikel 18. Företaget ansåg även att kommissionen, om den skulle hålla fast vid att tillämpa artikel 18 i grundförordningen, borde använda CITIC:s finansiella rapporter som delvis tillgängliga uppgifter.

(47) Kommissionen instämde inte i företagets argument i svaret på skrivelsen enligt artikel 18. I frågeformuläret angående antidumpning uppmanades de exporterande tillverkarna uttryckligen att tillhandahålla försäljningsförteckningar med uppgifter om varje enskild transaktion. Av de tabellmallar som medföljde frågeformuläret framgår det klart att det är uppgifterna såsom de anges i fakturan som efterfrågas (kvantitet, belopp, dithörande kreditnotor etc.). Företaget medgav att det inte hade fyllt i försäljningsförteckningarna med utgångspunkt i fakturorna. Det hade i stället lämnat uppgifterna enligt sin egen redovisningspraxis. Dessutom hävdade företaget att eventuella skillnader mellan fakturabeloppet och det pris som faktiskt tas emot brukar registreras i försäljningsförteckningarna antingen som en rabatt, ett avdrag, en kreditnota eller på något annat sätt. Det konstaterades dock att dessa skillnader inte återgavs systematiskt i företagets försäljningsförteckningar.

(48) Såsom anges i skäl 44 kunde inte de reviderade försäljningsförteckningarna dubbelkontrolleras eller verifieras inom den fastställda tidsramen. Enligt förklaringen till företaget i den skrivelse som skickades före kontrollen och dubbelkontrollen på distans den 11 mars 2022, och i linje med tillkännagivandet om konsekvenserna av utbrottet av covid-19 för antidumpnings- och antisubventionsundersökningar ([10]), var syftet med dubbelkontrollen på distans att försäkra sig om de uppgifter som företaget hade lämnat i sitt svar på frågeformuläret. Några sådana försäkringar gavs inte beträffande försäljningsförteckningarna i samband med dubbelkontrollen på distans. Ytterligare en dubbelkontroll på distans av CITIC, vilket föreslogs av företaget i dess svar på skrivelsen enligt artikel 18, bör inte användas som ett sätt att avhjälpa den bristande punktlighet eller de fel som konstaterades under den dubbelkontroll på distans som redan ägt rum inom de fastställda tidsfristerna.

(49) Vissa ändringar som diskuterades under dubbelkontrollen på distans beaktades dessutom inte i de reviderade tabellerna. Till svaret på skrivelsen enligt artikel 18 hade företaget bifogat en ny reviderad försäljningsförteckning med ytterligare ändringar som inte heller kunde dubbelkontrolleras eller verifieras. Kommissionen ansåg därför att företaget inte hade tillhandahållit de begärda uppgifterna inom tidsfristerna i undersökningen. Det alternativ som föreslogs av företaget, dvs. att använda CITIC:s finansiella rapporter som delvis tillgängliga uppgifter, var inte godtagbart. Kommissionen skulle inte kunna fastställa ett normalvärde och ett exportpris med den utförlighet och noggrannhet som krävs enligt grundförordningen på grundval av de finansiella rapporterna, eftersom de inte skulle möjliggöra en analys per produkt eller per transaktion.

(50) Eftersom Dika och dess närstående bolag CITIC inte lämnade några uppgifter med hjälp av vilka kommissionen skulle kunna komma fram till ett rimligt tillförlitligt avgörande, och eftersom kontrollerbara uppgifter som skulle ha kunnat möjliggöra ett sådant avgörande inte hade tillhandahållits, beslutade kommissionen att bortse från företagets uppgifter om förteckningarna över försäljningen på hemmamarknaden och i EU. Eftersom dessa uppgifter är avgörande för att kunna fastställa ett normalvärde och ett exportpris kunde kommissionen inte beräkna någon individuell dumpningsmarginal för företaget.

(51) Mot denna bakgrund bortsåg kommissionen preliminärt från uppgifterna från denna exporterade tillverkare och bekräftade användningen av tillgängliga uppgifter med avseende på denna exporterande tillverkare på grundval av artikel 18.1 i grundförordningen.

3.1.2 *Normalvärde*

(52) Till följd av tillämpningen av artikel 18.1 i grundförordningen, såsom beskrivs i avsnitt 3.1.1, gällde beskrivningen av beräkningen av dumpningsmarginalen nedan endast den återstående marockanska exporterande tillverkaren, Hands.

(53) Enligt artikel 2.1 i grundförordningen ska normalvärdet grundas på de priser som oberoende kunder i exportlandet har betalat eller ska betala vid normal handel. Kommissionen fastställde dock att den samarbetsvilliga exporterande tillverkaren inte hade sålt några produkter på hemmamarknaden. De få försäljningarna av aluminiumhjul till kunder i Marocko under undersökningsperioden gjordes till en biltillverkare i en ekonomisk tullfri zon ("*zone d'accélération industrielle*", tidigare även kallad "*zone franche*" eller "*zone franche d'exportation*"), liknande den ekonomiska zon där den samarbetsvilliga tillverkaren var etablerad. Biltillverkaren köpte aluminiumhjulen för att montera en bil. Därefter skulle bilen, och inte hjulen, transporteras från den tullfria zonen antingen för inhemsk försäljning eller export. Bilens slutliga destination var dock med största sannolikhet inte den inhemska marknaden. En studie från 2020 visade att 90 % av alla bilar som tillverkas i Marocko är avsedda för exportmarknaden ([11]), vilket också bekräftades av uppgifter från marockanska biltillverkare ([12]). Enligt lag 19–94 som reglerar frihandelszoner måste dessutom företag som är etablerade i sådana zoner få minst 70 % av sin omsättning från export ([13]).

([10]) EUT C 86, 16.3.2020, s. 6.

([11]) Henri-Louis Vedie, *L'automobile: une filière marocaine stratégique, leader du secteur en Afrique*, Policy Center for the New South, Policy Paper 20/34, november 2020 (finns på https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/PP%20-%2020-34%20%28Henri-louis%20Vedie%29_0.pdf).

([12]) Renaultkoncernen exporterade exempelvis över 95 % av sin tillverkning från anläggningen i Tanger (se https://www.tac.ma/news/english-1m-vehicles-exported-from-tangermed/).

([13]) Se *LA LOI N° 19–94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION*, *Bulletin Officiel*, 15.2.1995, nr 4294, s. 117–121.

(54) Såsom förklaras ovan utgjorde försäljningen av aluminiumhjul från den samarbetsvilliga exporterande tillverkaren till kunden i Marocko en försäljning från en ekonomisk zon till en annan. Företag som är etablerade i sådana ekonomiska zoner i Marocko omfattas inte av de lagar och andra författningar på tullområdet som annars gäller på marockanskt territorium, och varor som förs in i den ekonomiska zonen betraktas som export ([14]). Eftersom aluminiumhjulen tillverkades i en ekonomisk zon, och sedan såldes och transporterades till en annan ekonomisk zon, fördes de aldrig in i Marockos tullområde och kunde därför inte anses utgöra inhemsk försäljning.

(55) Även om försäljningen till den ekonomiska frizonen i Marocko hade betraktats som inhemsk försäljning, skulle den under alla omständigheter varken ha varit representativ eller ha gjorts vid normal handel, enligt vad som krävs i artikel 2.1 i grundförordningen.

(56) I detta avseende undersökte kommissionen först huruvida den samarbetsvilliga exporterande tillverkarens totala försäljningskvantitet på hemmamarknaden var representativ, i enlighet med artikel 2.2 i grundförordningen. Försäljningen på hemmamarknaden är representativ om den totala inhemska försäljningskvantiteten av den likadana produkten till oberoende kunder på hemmamarknaden utgör minst 5 % av tillverkarens totala exportkvantitet av den berörda produkten till unionen under undersökningsperioden. På denna grund var den samarbetsvilliga exporterande tillverkarens försäljning i Marocko inte representativ.

(57) Därefter fastställde kommissionen andelen lönsam försäljning till oberoende kunder på hemmamarknaden för varje produkttyp under undersökningsperioden, för att avgöra om den skulle använda den faktiska försäljningen på hemmamarknaden för att beräkna normalvärdet, i enlighet med artikel 2.4 i grundförordningen. Analysen av den inhemska försäljningen visade att ingen försäljning på hemmamarknaden var lönsam och därmed inte skedde vid normal handel.

(58) Eftersom det inte förelåg någon försäljning av en likadan produkt vid normal handel på hemmamarknaden konstruerade kommissionen normalvärdet i enlighet med artikel 2.3 och 2.6 i grundförordningen.

(59) I artikel 2.3 i grundförordningen fastställs att när det inte förekommer någon inhemsk försäljning vid normal handel ska normalvärdet för den likadana produkten beräknas på grundval av tillverkningskostnaden i ursprungslandet jämte ett skäligt belopp för att täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst. I artikel 2.6 i grundförordningen anges att försäljnings- och administrationskostnaderna, de andra allmänna kostnaderna samt vinsten ska baseras på faktiska uppgifter om den undersökta exportörens eller producentens tillverkning och försäljning av den likadana produkten vid normal handel. Eftersom det inte förelåg någon försäljning av en likadan produkt vid normal handel för Hands, såsom förklaras ovan, kan fastställandet enligt artikel 2.6 i grundförordningen ske med hjälp av

a) det vägda genomsnittet för de faktiska belopp som har fastställts för andra exportörer eller producenter som är föremål för undersökning avseende produktion och försäljning av den likadana produkten på hemmamarknaden i ursprungslandet,

b) den berörda exportörens eller producentens faktiska kostnader för produktion och försäljning av produkter vid normal handel inom samma generella produktkategori på hemmamarknaden i ursprungslandet,

c) någon annan rimlig metod, under förutsättning att det fastställda tillägget för vinst inte överstiger den vinst som andra exportörer eller producenter normalt får vid försäljning av produkter inom samma generella produktkategori på hemmamarknaden i ursprungslandet.

(60) När det gäller artikel 2.6 a fanns det bara en annan exporterande tillverkare av aluminiumhjul i Marocko, nämligen Dika. Dika sålde också alla sina aluminiumhjul i Marocko till biltillverkare etablerade i ekonomiska zoner. Såsom förklaras i skälen 53 och 54 ansågs sådan försäljning inte vara inhemsk försäljning. Dessutom måste det genomsnitt som avses i artikel 2.6 a vara ett vägt genomsnitt av minst två exporterande tillverkare ([15]). Av det skälet kunde Dikas uppgifter inte användas, även om dess försäljning hade ansetts vara tillförlitlig. Artikel 2.6 a kunde därför inte tillämpas.

([14]) Se *LA LOI N° 19–94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION*, *Bulletin Officiel*, 15.2.1995, nr 4294, s. 117–121, senare ändrad genom lag 14.21 för att ändra begreppet "*zone franche*" till "*zone d'accélération industrielle*". Se även *Code des douanes et impôts indirects relevant de l'administration des douanes et impôts indirects approuvé par le dahir portant loi n° 1-77-339 du 25 chaoual 1397 (9 octobre 1977), tel qu'il a été modifié et complete.*

([15]) *EC – Anti-dumping duties on imports of cotton-type bed linen from India* (WT/DS141/R, 30.10.2000, punkterna 74–77).

(61) Enligt artikel 2.6 b krävs produktion och försäljning av produkter vid normal handel inom samma generella produktkategori på hemmamarknaden för den berörda exportören eller producenten. Hands tillverkade dock endast aluminiumhjul, och ingen försäljning skedde vid normal handel. Därför kunde inte heller artikel 2.6 b tillämpas.

(62) I artikel 2.6 c hänvisas till ”någon annan rimlig metod” för att fastställa försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst. Eftersom det inte fanns några andra tillverkare av aluminiumhjul i Marocko ansåg kommissionen det vara rimligt att använda de försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst som fastställts för tillverkare av aluminiumhjul i Brasilien. Brasilien föreslogs som ett lämpligt representativt land i den begäran om översyn som ligger till grund för den pågående översynen vid giltighetstidens utgång med avseende på aluminiumhjul från Kina ([16]). Tillägget för vägda genomsnittliga försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader fastställdes till 11,49 % och för vägd genomsnittlig vinst till 4,89 %.

(63) I artikel 2.6 c föreskrivs även tillämpning av ett tak för tillägget för vinst enligt denna metod, för att säkerställa att det fastställda tillägget för vinst inte överstiger den vinst som andra exportörer eller producenter normalt får vid försäljning av produkter inom samma generella produktkategori på hemmamarknaden i ursprungslandet. Det fanns inga andra marockanska tillverkare av aluminiumhjul än Dika och Hands, vilkas vinster inte kunde användas eftersom de inte sålde några produkter på den inhemska marockanska marknaden. Dessutom hade kommissionen inte tillgång till uppgifter om vinsten för möjliga producenter eller exportörer av bildelar av aluminium eller andra aluminiumprodukter med anknytning till bilindustrin i Marocko.

(64) Kommissionen ansåg att aluminiumhjul tillhör samma generella produktkategori som andra aluminiumprodukter som extruderade aluminiumprodukter eller aluminiumprofiler. Till dessa produkter används samma huvudsakliga råvara (aluminium), vilken står för den största delen av tillverkningskostnaden. Dessutom inbegriper de olika tillverkningsprocesserna smältning eller upphettning av aluminiumet för att gjuta det till önskad form. Den vägda genomsnittliga vinsten för de sju marockanska tillverkarna av sådana aluminiumprodukter, vilkas finansiella uppgifter för 2020 fanns tillgängliga, var 4,16 %. Denna procentsats användes som tak för vinsten för de brasilianska tillverkarna av aluminiumhjul.

(65) Normalvärdet konstruerades sedan genom att de brasilianska försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt den vinst som nämns i skäl 62 adderades med Hands tillverkningskostnad, men med ett tak på 4,16 %.

3.1.3 *Exportpris*

(66) Den samarbetsvilliga exporterande tillverkaren exporterade till unionen antingen direkt till oberoende kunder eller via ett närstående bolag som fungerar som importör.

(67) För försäljningen direkt till oberoende kunder i unionen fastställdes exportpriset på grundval av det pris som faktiskt betalats eller skulle betalas för den berörda produkten vid försäljning på export till unionen, i enlighet med artikel 2.8 i grundförordningen.

(68) För försäljningen på export till unionen via ett närstående bolag i egenskap av importör fastställdes exportpriset på grundval av den importerade produktens pris då den första gången såldes vidare till oberoende kunder i unionen, i enlighet med artikel 2.9 i grundförordningen. I sådant fall justerades priset för alla kostnader som tillkommit mellan importen och återförsäljningen, inbegripet försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt förväntad vinst. Vinsterna baserades på de vinster som vanligtvis görs av icke-närstående importörer eftersom den närstående importörens faktiska vinst inte ansågs tillförlitlig på grund av förhållandet mellan den samarbetsvilliga exporterande tillverkaren och den närstående importören. Med tanke på att ingen icke-närstående importör samarbetade med kommissionen i undersökningen använde kommissionen den vinst som fastställts i den senaste översynen vid giltighetstidens utgång avseende aluminiumhjul från Kina ([17]).

3.1.4 *Jämförelse*

(69) Kommissionen jämförde normalvärdet och den samarbetsvilliga exporterande tillverkarens exportpris på grundval av priset fritt fabrik.

([16]) Tillkännagivande om inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång av de antidumpningsåtgärder som tillämpas på import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C 29, 20.1.2022, s. 34).

([17]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/109 av den 23 januari 2017 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Folkrepubliken Kina till följd av en översyn vid giltighetens utgång enligt artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 (EUT L 18, 24.1.2017, s. 1).

(70) När det var motiverat för att jämförelsen skulle bli rättvis justerade kommissionen i enlighet med artikel 2.10 i grundförordningen normalvärdet och/eller exportpriset för att ta hänsyn till olikheter som påverkade priserna och prisjämförbarheten. Justeringar gjordes för transport, försäkring, hantering och lastning, packningsutgifter, kreditkostnader, avdrag och andra faktorer.

3.1.5 *Dumpningsmarginal*

(71) För den samarbetsvilliga exporterande tillverkaren jämförde kommissionen det vägda genomsnittliga normalvärdet för varje typ av den likadana produkten med det vägda genomsnittliga exportpriset för motsvarande typ av den berörda produkten, i enlighet med artikel 2.11 och 2.12 i grundförordningen.

(72) För samtliga övriga exporterande tillverkare i Marocko fastställde kommissionen dumpningsmarginalen på grundval av tillgängliga uppgifter, i enlighet med artikel 18 i grundförordningen. För detta ändamål fastställde kommissionen de exporterande tillverkarnas grad av samarbetsvilja. Graden av samarbetsvilja är de samarbetsvilliga exporterande tillverkarnas exportkvantitet till unionen uttryckt som en andel av den totala importen från det berörda landet till unionen under undersökningsperioden, vilken fastställdes på grundval av uppgifter från Eurostats databas Comext.

(73) Såsom förklaras i avsnitt 3.1.1 fanns det bara en samarbetsvillig marockansk exporterande tillverkare. Eftersom detta företags export av aluminiumhjul utgjorde mindre än 50 % av unionens totala import av aluminiumhjul under undersökningsperioden ansågs graden av samarbetsvilja i detta fall vara låg. På denna grund beslutade kommissionen att det var lämpligt att fastställa den övriga dumpningsmarginalen till samma nivå som den högsta dumpningsmarginal som konstaterats för produkttyper som sålts i representativa kvantiteter av den samarbetsvilliga exporterande tillverkaren. Försäljningen på export av dessa produkttyper stod för omkring 50 % av den samarbetsvilliga exporterande tillverkarens hela export till unionen.

(74) De provisoriska dumpningsmarginalerna, uttryckta i procent av priset cif vid unionens gräns, före tull, har fastställts till följande:

Företag	Provisorisk dumpningsmarginal
HANDS 8 SA	8,0 %
Alla övriga företag	16,5 %

4. **SKADA**

4.1 **Definition av unionsindustrin och unionstillverkningen**

(75) Under undersökningsperioden tillverkades den likadana produkten av cirka 30 tillverkare i unionen. Dessa tillverkare utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 4.1 i grundförordningen.

(76) Unionens sammanlagda tillverkning under undersökningsperioden uppskattades till cirka 64,3 miljoner enheter. Kommissionen fastställde denna siffra på grundval av alla tillgängliga uppgifter om unionsindustrin, däribland de svar på det makroekonomiska frågeformuläret som lämnats av klaganden. Såsom anges i skäl 30 stod de unionstillverkare som ingick i urvalet för nästan 20 % av den totala tillverkningskvantiteten från de kända unionstillverkarna av den likadana produkten.

4.2 **Förbrukning i unionen**

(77) Förbrukningen i unionen utvecklades på följande sätt:

Tabell 1

Förbrukning i unionen (enheter)

	2018	2019	2020	Undersökningsperioden
Total förbrukning (i tusen enheter)	77 873	73 797	59 530	64 311
Index (2018 = 100)	*100*	*95*	*76*	*83*

Källa: Eurostats databas Comext, EUWA och kontrollerade svar på frågeformulär.

(78) Kommissionen fastställde förbrukningen i unionen baserat på unionsindustrins totala försäljning i unionen plus den totala importen från tredjeländer till unionen. Uppgifterna om unionsindustrins försäljning på unionsmarknaden hämtades från klagomålet och justerades på grundval av uppgifterna i svaren från de unionstillverkare som ingick i urvalet för undersökningsperioden. Vad gäller importen utgick kommissionen från Eurostats databas Comext. Eftersom databasen Comext endast innehåller uppgifter om vikten på importen och inte antalet importerade aluminiumhjul var det dock nödvändigt att omvandla vikten till antal enheter. I klagomålet använde klaganden det omräkningstal som tillämpats i den senaste undersökningen av samma produkt ([18]) (dvs. 10,9 kg/enhet). Omräkningstalets giltighet kontrollerades utifrån svaren på frågeformulären från de marockanska tillverkarna och de unionstillverkare som ingick i urvalet. Undersökningen visade att den vägda genomsnittliga vikt per enhet som för närvarande är tillämplig är 11,3 kg/enhet, eftersom utvecklingen på marknaden går mot större hjuldiametrar som leder till en högre vikt per hjul. Av den anledningen användes detta omräkningstal vid fastställandet av unionsförbrukningen per enhet.

(79) Såsom anges i skäl 16 är unionens marknad ojämnt uppdelad mellan två distributionskanaler, dvs. OEM och eftermarknaden. Det mesta av försäljningen sker via OEM-kanalen, som har en marknadsandel på 90 %. De 10 % av försäljningen som sker på eftermarknaden har således en begränsad inverkan på den övergripande bedömningen av unionens marknad. Dess inverkan begränsas ytterligare av det faktum att de marockanska tillverkarna huvudsakligen sålde via OEM-kanalen, vilket även var fallet med de tre unionstillverkare som ingick i urvalet. De sistnämnda sålde nästan uteslutande via OEM-kanalen (omkring 99,6 % av deras försäljning). Detta hade således inte någon inverkan på analysen av prisjämförelsen, vilken i det aktuella ärendet utfördes på mikroekonomisk nivå på grundval av de uppgifter som lämnats av de exporterande tillverkarna och de unionstillverkare som ingick i urvalet. Följaktligen beslutade kommissionen preliminärt att inte dela upp förbrukningen mellan de två försäljningskanalerna i samband med denna undersökning.

(80) Unionens förbrukning minskade med 5 % mellan 2018 och 2019, och med 19 % mellan 2019 och 2020. Under 2020 minskade bilindustrins tillverkning med omkring 4,2 miljoner fordon till följd av covid-19-pandemin, vilket direkt påverkade leverantörerna i tidigare led i och med att försäljningen av aluminiumhjul sjönk med 14 miljoner under 2020 jämfört med 2019. Nedgången i tillverkningen var särskilt betydande under andra kvartalet 2020, men marknaden återhämtade sig under de kommande månaderna. Marknaden tog igen 5 miljoner hjul: från 59 miljoner under 2020 till 64 miljoner under undersökningsperioden. Förbrukningen nådde dock inte upp till 2019 års nivå på grund av bristen på halvledare som används av biltillverkarna.

4.3 **Import från det berörda landet**

4.3.1 *Kvantitet av och marknadsandel för importen från det berörda landet*

(81) Kommissionen fastställde importkvantiteten på grundval av uppgifter från Eurostats databas Comext. Marknadsandelen för importen fastställdes på grundval av den andel som denna import utgjorde av den totala förbrukningen i unionen.

([18]) Genomförandeförordning (EU) 2017/109.

(82) Importen till unionen från det berörda landet utvecklades på följande sätt:

Tabell 2

Importkvantitet (enheter) och marknadsandel

	2018	2019	2020	Undersökningsperioden
Importkvantitet från Marocko (i tusen enheter)	0	15,7	1 038	2 516
Index (2019 = 100)	—	*100*	*6 611*	*16 025*
Marknadsandel (i %)	—	0,0	1,7	3,9
Index (2019 = 100)	—	*100*	*8 196*	*18 389*

Källa: Eurostats databas Comext.

(83) Under 2019 exporterade Marocko några få tusen enheter; exporten ökade dock under 2020 och undersökningsperioden, från 1 miljon till 2,5 miljoner enheter. I registreringsförordningen påpekades att exporten under månaderna efter undersökningsperioden fortsatte att öka i samma takt som under undersökningsperioden. Såsom anges i skäl 79 skedde denna försäljning uteslutande via OEM-kanalen.

4.3.2 *Priser på importen från det berörda landet: prisunderskridande och pristryck*

(84) Kommissionen fastställde importpriserna på grundval av uppgifter från Eurostats databas Comext. Prisunderskridandet för importen fastställdes på grundval av uppgifter från de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna och de samarbetsvilliga unionstillverkarna.

(85) Det vägda genomsnittliga priset på importen till unionen från det berörda landet utvecklades på följande sätt:

Tabell 3

Genomsnittliga importpriser från Marocko

	2018	2019	2020	Undersökningsperioden
I euro/enhet	—	39,2	42,6	44,7
Index (2019 = 100)	—	*100*	*109*	*114*

Källa: Eurostats databas Comext.

(86) Det genomsnittliga importpriset från Marocko steg med omkring 2 euro/enhet mellan 2020 och undersökningsperioden. En del av försäljningspriset är dock knutet till aluminiumpriset på London Metal Exchange, vilket ökade avsevärt med omkring 25 % under perioden.

(87) Kommissionen fastställde prisunderskridandet under undersökningsperioden genom att jämföra

(88) det vägda genomsnittliga försäljningspris per produkttyp som de unionstillverkare som ingick i urvalet tog ut direkt av icke-närstående kunder på unionsmarknaden, justerat till nivån från fabrik, och

(89) det motsvarande vägda genomsnittliga priset per produkttyp för importen endast från Hands till den första oberoende kunden på unionsmarknaden, fastställda till cif-nivån, med lämpliga justeringar för tullar och kostnader efter import.

(90) Prisjämförelsen gjordes för varje enskild produkttyp för transaktioner i samma handelsled, efter justering av priserna vid behov och efter avräkning av avdrag och rabatter. Resultatet av jämförelsen uttrycktes som en procentandel av den teoretiska omsättningen för de unionstillverkare som ingick i urvalet under undersökningsperioden. Det visade en vägd genomsnittlig prisunderskridandemarginal på 26,9 % för importen till unionsmarknaden.

(91) Kommissionen kunde även fastslå att pristryck hade förekommit. Som framgår av tabell 7 sålde unionsindustrin till ett pris som motsvarade tillverkningskostnaderna under 2020 och till ett pris som var lägre än tillverkningskostnaderna under undersökningsperioden. Det var just under dessa år som den dumpade importen började öka och unionsindustrin började förlora marknadsandelar. De låga importpriserna på den dumpade importen hindrade därmed unionsindustrin från att höja sina försäljningspriser, vilket ledde till förluster under undersökningsperioden.

4.4 **Unionsindustrins ekonomiska situation**

4.4.1 *Allmänna kommentarer*

(92) I enlighet med artikel 3.5 i grundförordningen omfattade granskningen av den dumpade importens inverkan på unionsindustrin en bedömning av alla ekonomiska faktorer som var av betydelse för unionsindustrins tillstånd under skadeundersökningsperioden.

(93) Såsom anges i skäl 30 tillämpades ett stickprovsförfarande för fastställandet av den skada som unionsindustrin eventuellt lidit.

(94) För fastställandet av skada gjorde kommissionen åtskillnad mellan makroekonomiska och mikroekonomiska indikatorer. Kommissionen utvärderade de makroekonomiska indikatorerna på grundval av uppgifterna i svaret på det makroekonomiska frågeformuläret. Uppgifterna avsåg samtliga unionstillverkare. Kommissionen utvärderade de mikroekonomiska indikatorerna på grundval av de uppgifter som de unionstillverkare som ingick i urvalet lämnat som svar på frågeformuläret. Dessa uppgifter avsåg de unionstillverkare som ingick i urvalet. Båda uppsättningarna av uppgifter konstaterades vara representativa för unionsindustrins ekonomiska situation.

(95) De makroekonomiska indikatorerna är tillverkning, tillverkningskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningskvantitet, marknadsandel, tillväxt, sysselsättning, produktivitet, dumpningsmarginalernas storlek och återhämtning från tidigare dumpning.

(96) De mikroekonomiska indikatorerna är genomsnittspriser per enhet, enhetskostnad, arbetskraftskostnader, lager, lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga.

4.4.2 *Makroekonomiska indikatorer*

4.4.2.1 Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

(97) Unionens sammanlagda produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 4

Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2018	2019	2020	Undersökningsperioden
Produktionskvantitet (i tusen enheter)	59 182	57 097	44 718	48 752
Index (2018 = 100)	*100*	*96*	*76*	*82*
Produktionskapacitet (i tusen enheter)	62 614	62 475	61 619	61 294
Index (2018 = 100)	*100*	*100*	*98*	*98*

Kapacitetsutnyttjande (i %)	95	91	73	80
Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*77*	*84*

Källa: EUWA och unionstillverkarna i urvalet.

(98) Unionsindustrins tillverkningskvantitet minskade överlag med 18 % under skadeundersökningsperioden. Den minskade något, med 4 %, mellan 2018 och 2019. I samband med covid-19-pandemin sjönk tillverkningen med 12,3 miljoner enheter under 2020, men återhämtade sig under undersökningsperioden med 4 miljoner enheter.

(99) Samtidigt som unionsindustrins tillverkningskapacitet minskade med 2 % följde kapacitetsutnyttjandet samma negativa trend som tillverkningen och sjönk med 15 % under skadeundersökningsperioden.

4.4.2.2 Försäljningskvantitet och marknadsandel

(100) Unionsindustrins försäljningskvantitet och marknadsandel utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 5

Försäljningskvantitet och marknadsandel

	2018	2019	2020	Undersökningsperioden
Försäljningskvantitet på unionsmarknaden (i tusen enheter)	57 501	55 502	43 110	45 391
Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*75*	*79*
Marknadsandel (i %)	73,8	75,2	72,4	70,6
Index (2018 = 100)	*100*	*102*	*98*	*96*

Källa: EUWA och unionstillverkarna i urvalet.

(101) Unionsindustrins försäljningskvantitet på unionsmarknaden minskade med 21 % under skadeundersökningsperioden. Den minskade med 3 % mellan 2018 och 2019 och föll sedan med 12 miljoner enheter under 2020. Försäljningen återhämtade sig med 2,2 miljoner enheter under undersökningsperioden.

(102) Unionsindustrins marknadsandel ökade något mellan 2018 och 2019, för att sedan minska under 2020 och vidare under undersökningsperioden.

4.4.2.3 Sysselsättning och produktivitet

(103) Sysselsättningen och produktiviteten utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 6

Sysselsättning och produktivitet

	2018	2019	2020	Undersökningsperioden
Antal anställda	17 816	17 866	16 963	16 790
Index (2018 = 100)	*100*	*100*	*95*	*94*

Produktivitet (enhet/anställd)	3 322	3 196	2 636	2 904
Index (2018 = 100)	*100*	*96*	*79*	*87*

Källa: EUWA och unionstillverkarna i urvalet.

(104) Samtidigt som antalet anställda minskade med 6 % under skadeundersökningsperioden sjönk produktiviteten med 13 %. Den minskade produktiviteten berodde främst på den lägre tillverkningskvantiteten under skadeundersökningsperioden. En minskande produktivitet innebär ökade arbetskraftskostnader per tillverkad enhet av produkten.

4.4.2.4 Tillväxt

(105) Såsom förklaras i avsnitten 4.4.2.1–4.4.2.3 minskade unionsindustrins tillverkningskvantitet och kapacitetsutnyttjande med 18 % respektive 16 % under skadeundersökningsperioden, vilket ledde till högre fasta kostnader per produktionsenhet och lägre produktivitet. Unionsindustrins totala kostnader ökade med 1,7 euro/enhet (+ 3,4 %) under skadeundersökningsperioden. Unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris sjönk emellertid med 3,3 euro/enhet (– 6,1 %).

(106) Vidare föll försäljningskvantiteten på unionsmarknaden med 21 % och marknadsandelen med 5 % mellan 2018 och undersökningsperioden. Detta innebar därmed en försämring av unionsindustrins finansiella resultat. Såsom förklaras i avsnitt 4.4.3.1 steg unionsindustrins tillverkningskostnader samtidigt som dess försäljningspriser inte kunde justeras i enlighet därmed.

(107) Unionsindustrins tillväxtutsikter har därför försämrats.

4.4.2.5 Dumpningsmarginalens storlek och återhämtning från tidigare dumpning

(108) Alla dumpningsmarginaler låg väsentligt över miniminivån. Inverkan av de faktiska dumpningsmarginalernas storlek på unionsindustrin var betydande, med tanke på kvantiteten av och priserna för importen från det berörda landet.

(109) Aluminiumhjul är föremål för antidumpningsåtgärder gentemot Kina, vilka infördes 2010 ([19]). I den senaste översynen vid giltighetstidens utgång ([20]) drog kommissionen slutsatsen att unionsindustrin inte längre led väsentlig skada och att den hade återhämtat sig från den tidigare dumpningen. Detta bekräftades 2018 och 2019, när unionsindustrins finansiella situation hade förbättrats avsevärt och innan importen från Marocko inleddes för att därefter öka betydligt.

(110) Följaktligen bekräftade kommissionen att unionsindustrin hade återhämtat sig från den tidigare dumpningen genom import från Kina, innan den dumpade importen från Marocko nådde unionsmarknaden.

4.4.3 *Mikroekonomiska indikatorer*

4.4.3.1 Priser och faktorer som påverkar priserna

(111) De vägda genomsnittliga försäljningspriserna per enhet för de unionstillverkare som ingick i urvalet till icke-närstående kunder i unionen utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

([19]) Rådets genomförandeförordning (EU) nr 964/2010 av den 25 oktober 2010 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och om uttag av den preliminära tull som införts på import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 282, 28.10.2010, s. 1).

([20]) Genomförandeförordning (EU) 2017/109, skäl 169.

Tabell 7

Försäljningspriser i unionen

	2018	2019	2020	Undersökningsperioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet på unionens marknad (euro/enhet)	53,9	52,3	49,3	50,6
Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*92*	*94*
Tillverkningskostnad per enhet (euro/enhet)	49,9	48,2	49,3	51,6
Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*99*	*104*

Källa: Unionstillverkarna i urvalet.

(112) Unionsindustrins genomsnittliga försäljningspriser minskade med 6 % under skadeundersökningsperioden, trots att den genomsnittliga tillverkningskostnaden ökade med 4 % mellan 2018 och undersökningsperioden. Unionsindustrin kunde inte höja sina försäljningspriser för att täcka den ökade tillverkningskostnaden.

(113) Unionsindustrins försäljning av den likadana produkten på unionens marknad baserades på fleråriga avtal med biltillverkarnas kunder med fasta kvantiteter och priser. Biltillverkarna skapar hård konkurrens mellan leverantörerna med hjälp av upphandlingar och väljer, efter flera anbudsomgångar, de två leverantörer som erbjuder de bästa villkoren; under anbudsomgångarna måste EU-tillverkarna anpassa sig till bland annat marockanska tillverkare som erbjuder låga priser. Detta gör att unionsindustrin inte kan föra de ökade tillverkningskostnaderna vidare. Även om unionsindustrin endast har en minimal marginal för att höja försäljningspriserna i samband med stigande råvarupriser under det ettåriga avtalets löptid bör den i princip kunna höja sina försäljningspriser under avtalsförhandlingarna för det efterföljande året. I detta fall kunde unionsindustrin emellertid inte göra detta under skadeundersökningsperioden på grund av pristrycket från importen. Detta ledde till att unionsindustrins lönsamhet sjönk, såsom förklaras i avsnitt 4.4.3.4.

4.4.3.2 Arbetskraftskostnader

(114) De genomsnittliga arbetskraftskostnaderna för de unionstillverkare som ingick i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 8

Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd

	2018	2019	2020	Undersökningsperioden
Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (euro)	35 216	35 700	33 084	35 951
Index (2018 = 100)	*100*	*101*	*94*	*102*

Källa: Unionstillverkarna i urvalet.

(115) Den genomsnittliga arbetskraftskostnaden per anställd i unionsindustrin ökade något, med 2 %, under skadeundersökningsperioden, med en liten ökning 2019 och en minskning med 6 % under 2020, främst på grund av produktionsavbrott i samband med covid-19-pandemin.

4.4.3.3 Lager

(116) Lagernivåerna hos de unionstillverkare som ingick i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 9

Lagerhållning

	2018	2019	2020	Undersökningsperioden
Utgående lager (i tusen enheter)	556	439	492	776
Index (2018 = 100)	*100*	*79*	*88*	*140*
Utgående lager som andel av produktionen (i %)	0,9	0,8	1,1	1,6
Index (2018 = 100)	*100*	*89*	*122*	*177*

Källa: Unionstillverkarna i urvalet.

(117) Lagerhållningen ökade med 40 % under skadeundersökningsperioden. Den minskade med 21 % under 2019, med 12 % under 2020 och återhämtade sig under undersökningsperioden med + 57 %. Såsom förklaras i skäl 113 kännetecknas unionsindustrin för aluminiumhjul av fleråriga ramavtal mellan tillverkare och kunder med fasta kvantiteter och priser. Dessa ramavtal genomförs genom inköpsorder i enlighet med kundernas behov. Detta gör att unionsindustrin kan planera sin produktion och lagerhållning. Lagerhållningen är därför inte en viktig indikator för bedömningen av unionsindustrins resultat.

4.4.3.4 Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

(118) Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet hos de unionstillverkare som ingick i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 10

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2018	2019	2020	Undersökningsperioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i % av omsättningen)	7,5	8,2	0,4	– 1,6
Index (2018 = 100)	*100*	*109*	*5*	*– 21*
Kassaflöde (i tusen euro)	81 153	82 495	31 805	22 956
Index (2018 = 100)	*100*	*102*	*39*	*28*
Investeringar (i tusen euro)	37 788	30 757	19 848	21 845
Index (2018 = 100)	*100*	*81*	*53*	*58*
Räntabilitet	12,0	9,1	0,3	– 0,5
Index (2018 = 100)	*100*	*76*	*3*	*– 4*

Källa: Unionstillverkarna i urvalet.

(119) Kommissionen fastställde lönsamheten för de unionstillverkare som ingick i urvalet genom att uttrycka nettovinsten före skatt för försäljningen av den likadana produkten till icke-närstående kunder i unionen i procent av omsättningen för denna försäljning.

(120) Unionsindustrins lönsamhet ökade mellan 2018 och 2019 från 7,5 % till 8,2 %, men minskade sedan kraftigt mellan 2020 och undersökningsperioden, då förluster rapporterades (– 1,6 %). Unionsindustrin kunde inte höja sina försäljningspriser för att täcka den ökade tillverkningskostnaden, utan började gå med förlust.

(121) Nettokassaflödet är ett mått på unionstillverkarnas förmåga att själva finansiera sin verksamhet. Nettokassaflödet utvecklades nedåt med en kraftig minskning med 72 % under skadeundersökningsperioden. Detta gjorde att unionsindustrin hade svårt att själv finansiera sin verksamhet, vilket är ytterligare en indikation på dess försämrade ekonomiska situation.

(122) Räntabiliteten är vinsten i procent av investeringarnas bokförda nettovärde. Den följde en liknande negativ trend som lönsamheten och nettokassaflödet. Räntabiliteten minskade avsevärt mellan 2018 och undersökningsperioden och blev negativ under undersökningsperioden. Därför kunde unionsindustrin inte skapa tillräckliga vinster för att täcka sina investeringar. Faktum är att unionsindustrin upprätthöll sina investeringar under skadeundersökningsperioden, främst på grund av behovet att uppfylla rättsliga krav och behoven på marknaden, utan att kunna skapa någon avkastning på dessa investeringar. Räntabilitetens negativa utveckling under skadeundersökningsperioden visade även att unionsindustrins övergripande ekonomiska situation hade försämrats i stor utsträckning.

(123) Kapitalanskaffningsförmågan bland de unionstillverkare som ingick i urvalet påverkades av deras försämrade ekonomiska situation. Den betydande minskningen av lönsamheten och nettokassaflödet väckte allvarliga farhågor kring unionsindustrins likviditetssituation och dess förmåga att anskaffa kapital för att finansiera sin operativa verksamhet och nödvändiga investeringar.

4.4.4 *Slutsats om skada*

(124) De ekonomiska indikatorerna på både makronivå och mikronivå försämrades generellt under skadeundersökningsperioden.

(125) Unionsindustrins tillverkningskapacitet låg på en stabil nivå, men kapacitetsutnyttjandet minskade med 16 % mellan 2018 och undersökningsperioden, vilket ledde till högre fasta kostnader per ton aluminiumhjul. Enligt samma trend minskade unionsindustrins försäljningskvantitet och marknadsandel under skadeundersökningsperioden.

(126) Unionsindustrins finansiella situation försämrades framför allt på grund av höjda tillverkningskostnader som inte kunde täckas med en motsvarande höjning av försäljningspriserna.

(127) Unionsindustrins genomsnittliga försäljningspriser minskade med 6 % under skadeundersökningsperioden, trots att den genomsnittliga tillverkningskostnaden steg med 9 % under samma period. Pristrycket från den dumpade importen till lägre priser ledde från och med 2020 till förluster, som sedan ökade ytterligare under undersökningsperioden. Nettoinvesteringarna minskade med 42 % och räntabiliteten blev negativ under skadeundersökningsperioden. Kassaflödets utveckling var också negativ, vilket påverkade unionsindustrins förmåga att själv finansiera sin verksamhet. Antalet anställda minskade under samma period med 6 %. Samtidigt minskade produktiviteten med 13 %, vilket ledde till en högre arbetskraftskostnad per enhet av produkten.

(128) Såsom framgår av ovanstående försämrades ekonomiska indikatorer som lönsamhet, kassaflöde och räntabilitet avsevärt under skadeundersökningsperioden. Detta hade en negativ inverkan på unionsindustrins förmåga att själv finansiera sin verksamhet, att göra nödvändiga investeringar och att anskaffa kapital, vilket hindrade dess tillväxt och till och med hotade dess existens.

(129) Mot denna bakgrund drog kommissionen preliminärt slutsatsen att unionsindustrin lidit väsentlig skada i den mening som avses i artikel 3.5 i grundförordningen.

5. **ORSAKSSAMBAND**

(130) I enlighet med artikel 3.6 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida den dumpade importen från det berörda landet vållat unionsindustrin väsentlig skada. I enlighet med artikel 3.7 i grundförordningen undersökte kommissionen även huruvida andra kända faktorer samtidigt kunde ha vållat unionsindustrin skada. Kommissionen säkerställde att all eventuell skada som vållats på grund av andra faktorer än den dumpade importen från det berörda landet inte tillskrevs den dumpade importen. Det rör sig om följande faktorer: import från övriga tredjeländer, covid-19-pandemin, tillverkningskostnadens utveckling, unionsindustrins exportresultat och effekterna av fleråriga avtal.

5.1 **Verkningar av den dumpade importen**

5.1.1 *Kvantitet och marknadsandel för den dumpade importen från det berörda landet*

(131) Kommissionen undersökte utvecklingen av importkvantiteten från det berörda landet och dess inverkan på unionsindustrin enligt kravet i artikel 3.2 i grundförordningen.

(132) Importkvantiteterna från det berörda landet fortsatte att öka under skadeundersökningsperioden, från kvantiteter på 16 376 enheter 2019 till 1 miljon enheter 2020 och 2,5 miljoner enheter under undersökningsperioden. Denna betydande ökning fortsatte även under covid-19-pandemin.

(133) Marknadsandelen för importen från Marocko steg från 0,0 % 2018 till 3,9 % under undersökningsperioden. Följaktligen har det förekommit en betydande ökning av dumpad import i den mening som avses i artikel 3.3 i grundförordningen.

5.1.2 *Pris för den dumpade importen från det berörda landet och priseffekter*

(134) Det genomsnittliga importpriset för importen från Marocko steg med 14 % mellan 2019 och undersökningsperioden. Denna ökning kan dock endast delvis spegla ökningen av priset på den huvudsakliga råvaran aluminium på London Metal Exchange under samma period. Som förklaras i skäl 90 underskred importen från Marocko unionsindustrins priser med 8,0 %. Under alla omständigheter pressade de stora importkvantiteterna till låga priser ner unionsindustrins priser, eftersom industrin, så som förklaras i skäl 113 ovan, tvingades sänka sina priser för att behålla konkurrenskraften i en sådan utsträckning att priserna inte längre täckte tillverkningskostnaderna.

5.1.3 *Orsakssambandet mellan den dumpade importen från Marocko och den väsentliga skadan för unionsindustrin*

(135) De ökade importkvantiteterna från Marocko i kombination med de låga genomsnittliga försäljningspriserna hade en negativ inverkan på unionsindustrins ekonomiska situation. Dessutom innebar de marockanska tillverkarnas deltagande i biltillverkarnas anbudsförfaranden att de generella marknadspriserna pressades nedåt. Unionsindustrin kunde inte höja sina försäljningspriser för att föra över de stigande råvarukostnaderna på kunderna, eftersom den utsattes för orättvis konkurrens på grund av importen av den berörda produkten. Unionsindustrins strategi var att upprätthålla tillverkningskvantiteterna och marknadsandelen för att täcka de fasta kostnaderna på bekostnad av lönsamheten. Lågprisimporten från Marocko förhindrade prishöjningar av unionsindustrin, som annars skulle ha ägt rum i den mening som avses i artikel 3.3 i grundförordningen, och orsakade därmed ett nedåtgående pristryck.

(136) Mot bakgrund av ovanstående överväganden fastställde kommissionen preliminärt att den väsentliga skada som unionsindustrin lidit hade orsakats av den dumpade importen från det berörda landet i den mening som avses i artikel 3.6 i grundförordningen.

5.2 **Verkningar av andra faktorer**

5.2.1 *Import från tredjeländer*

(137) Importkvantiteten från övriga tredjeländer utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 11

Import från tredjeländer

Land		2018	2019	2020	Undersökning-sperioden
Turkiet	Kvantitet (i tusen enheter)	7 983	7 632	7 010	8 364
	Index (2018 = 100)	*100*	*96*	*88*	*105*
	Marknadsandel (i %)	10,3	10,3	11,8	13,0
	Index (2018 = 100)	*100*	*101*	*115*	*126*
	Genomsnittspris (euro/enhet)	53,6	51,9	49,7	51,1
	Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*93*	*95*
Kina	Kvantitet (i tusen enheter)	3 734	3 493	2 230	2 205
	Index (2018 = 100)	*100*	*94*	*60*	*59*
	Marknadsandel (i %)	4,8	4,7	3,7	3,4
	Index (2018 = 100)	*100*	*98*	*77*	*71*
	Genomsnittspris (euro/enhet)	50,1	50,3	49,3	53,9
	Index (2018 = 100)	*100*	*100*	*98*	*108*
Thailand	Kvantitet (i tusen enheter)	2 228	1 911	1 527	1 487
	Index (2018 = 100)	*100*	*86*	*69*	*67*
	Marknadsandel (i %)	2,9	2,6	2,6	2,3
	Index (2018 = 100)	*100*	*90*	*90*	*79*
	Genomsnittspris (euro/enhet)	52,3	50,8	49,0	50,3
	Index (2018 = 100)	*100*	*97*	*94*	*96*
Sydkorea	Kvantitet (i tusen enheter)	1 813	1 577	1 460	1 065
	Index (2018 = 100)	*100*	*87*	*81*	*59*
	Marknadsandel (i %)	2,3	2,1	2,5	1,7
	Index (2018 = 100)	*100*	*91*	*109*	*74*
	Genomsnittspris (euro/enhet)	52,2	52,9	50,9	53,5
	Index (2018 = 100)	*100*	*101*	*97*	*102*
Övriga tredjeländer	Kvantitet (i tusen enheter)	4 612	3 663	3 151	3 279
	Index (2018 = 100)	*100*	*79*	*68*	*71*
	Marknadsandel (i %)	5,9	5,0	5,3	5,1
	Index (2018 = 100)	*100*	*85*	*90*	*86*

	Genomsnittspris (euro/enhet)	69,1	74,9	71,1	75,9
	Index (2018 = 100)	*100*	*108*	*103*	*110*
Totalt för alla tredjeländer utom Marocko	Kvantitet (i tusen enheter)	20 372	18 278	15 380	16 402
	Index (2018 = 100)	*100*	*90*	*75*	*81*
	Marknadsandel (i %)	26,2	24,8	25,8	25,5
	Index (2018 = 100)	*100*	*95*	*98*	*97*
	Genomsnittspris (euro/enhet)	56,2	56,1	54,1	56,5
	Index (2018 = 100)	*100*	*100*	*96*	*101*

Källa: Eurostats databas Comext.

(138) Importkvantiteterna från övriga tredjeländer svarade för en marknadsandel på 26,2 % under 2018 och 25,5 % under undersökningsperioden. Kvantiteten av denna import minskade med 19 % under skadeundersökningsperioden, och marknadsandelen följde delvis samma trend med en minskning på 3 %. Det genomsnittliga importpriset för denna import ökade med 1 % och var högre jämfört med unionsindustrins genomsnittliga pris (+ 12 %) och betydligt högre i jämförelse med det genomsnittliga priset på importen från det berörda landet (+ 26 %). Det enda land som ökade sin marknadsandel under skadeundersökningsperioden, från 10,3 % till 13,0 %, var Turkiet. De turkiska genomsnittspriserna var dock något högre jämfört med unionsindustrins (+ 1,0 %) och betydligt högre i jämförelse med det berörda landets importpriser (+ 14 %).

(139) Således drog kommissionen den preliminära slutsatsen att importen från övriga tredjeländer inte hade bidragit till den skada som vållats unionsindustrin.

5.2.2 *Covid-19-pandemin*

(140) Under 2020 sjönk bilindustrins tillverkning med omkring 4,2 miljoner fordon till följd av covid-19-pandemin, vilket direkt påverkade leverantörerna i tidigare led. Försäljningen av aluminiumhjul minskade följaktligen med 14 miljoner under 2020 jämfört med 2019. Nedgången i tillverkningen var särskilt betydande under andra kvartalet 2020, men marknaden återhämtade sig under de kommande månaderna. Marknaden tog igen 5 miljoner hjul: från 60 miljoner under 2020 till 65 miljoner under undersökningsperioden. Förbrukningen nådde dock inte upp till 2019 års nivå, framför allt på grund av bristen på halvledare som används av biltillverkarna. Den ökade efterfrågan under undersökningsperioden gynnade inte unionsindustrin, utan främst den marockanska importen (import på 2,6 miljoner under undersökningsperioden och en marknadsandel på 4 %). Förutom att ta över en del av försäljningskvantiteten bidrog den marockanska importen till ett nedåtgående pristryck som hindrade unionstillverkarna att föra över de ökade kostnaderna på sina kunder, vilket ledde till betydligt lägre omsättning och ytterligare förluster jämfört med 2020.

(141) I detta avseende hade covid-19-pandemin verkligen en negativ inverkan på unionsindustrin, särskilt under 2020 då unionsindustrin tillfälligt behövde stänga sina produktionsanläggningar. När marknaden återhämtade sig efter covid-19 gynnades dock inte unionsindustrin, på grund av den ökade importen från det berörda landet till dumpade priser.

(142) Kommissionen drog därför den preliminära slutsatsen att covid-19-pandemin inte försvagade orsakssambandet mellan den dumpade importen från det berörda landet och den väsentliga skada som unionsindustrin lidit.

5.2.3 *Unionsindustrins exportresultat*

(143) Exportkvantiteten för de unionstillverkare som ingick i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 12

Exportresultat för unionstillverkarna i urvalet

	2018	2019	2020	Undersökningsperioden
Exportkvantitet (i tusen enheter)	3 454	2 892	2 138	2 719
Index (2018 = 100)	*100*	*84*	*62*	*79*
Genomsnittspris (euro/enhet)	67,3	68,7	60,6	66,5
Index (2018 = 100)	*100*	*102*	*90*	*99*

Källa: EUWA för exportkvantiteter och genomsnittspris från kontrollerade svar på frågeformulär.

(144) Exportförsäljningen till icke-närstående kunder motsvarade 5,6 % av unionsindustrins totala tillverkning under undersökningsperioden. Under skadeundersökningsperioden varierade exportkvantiteterna – först minskade de med 38 % mellan 2018 och 2020, varefter de ökade under undersökningsperioden. Sammantaget sjönk exportförsäljningen under skadeundersökningsperioden med 21 %. Exportpriset per enhet var avsevärt högre jämfört med unionspriserna under skadeundersökningsperioden.

(145) Under undersökningsperioden sålde unionsindustrin mer än 95 % av sin tillverkning på unionens marknad. Även om det försämrade exportresultatet skulle kunna ha bidragit till den skada som unionsindustrin lidit drog kommissionen den preliminära slutsatsen, med tanke på den stora andelen försäljning i unionen jämfört med exportförsäljningen, att denna utveckling inte försvagade orsakssambandet mellan den dumpade importen från det berörda landet och den skada som unionsindustrin lidit.

5.2.4 *Effekten av fleråriga avtal och utvecklingen av tillverkningskostnaden*

(146) Unionsindustrins försäljning av den likadana produkten på unionens marknad baserades på fleråriga avtal med biltillverkarnas kunder med fasta priser för en viss typ av bil under den tid som den skulle tillverkas. Unionsindustrin har en minimal marginal för att höja försäljningspriserna i samband med ökande råvarupriser under avtalens löptid. I princip borde dock unionsindustrin kunna höja sina försäljningspriser när den förhandlar om avtalen för det efterföljande året. Såsom förklaras i avsnitt 4.4.3.1 ökade unionsindustrins genomsnittliga tillverkningskostnad med 9 % mellan 2018 och undersökningsperioden, samtidigt som unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris på unionens marknad låg kvar på en jämn nivå.

(147) Såsom illustreras i tabell 7 hade unionsindustrin trots de ettåriga avtalen inga svårigheter att sälja till priser som täckte dess tillverkningskostnad under 2018 och 2019 när det inte skedde någon import från Marocko. När importerade produkter började föras in under 2020, för att öka betydligt under undersökningsperioden till följd av det pristryck som de orsakade, kunde dock unionsindustrin inte längre anpassa sina försäljningspriser i de senaste ettåriga avtalen i tillräcklig omfattning för att täcka de ökande tillverkningskostnaderna. Detta ledde till att unionsindustrin endast gjorde mycket låga vinster 2020 och gick med förlust under undersökningsperioden.

(148) Följaktligen förefaller inte eftersläpningen i tid mellan ökningen av råvarukostnaderna och höjningen av försäljningspriserna på grund av de ettåriga avtalen ha hindrat unionsindustrin från att anpassa sina försäljningspriser till de ökande tillverkningskostnaderna under skadeundersökningsperioden. Som en följd av detta drog kommissionen den preliminära slutsatsen att fastställandet av försäljningspriserna i ettåriga avtal inte hade försvagat orsakssambandet mellan den dumpade importen och den konstaterade skadan.

5.2.5 *Förbrukning*

(149) Användarna hävdade att minskningen av unionens marknad för aluminiumhjul hade orsakat skada för unionsindustrin.

(150) Som anges i skäl 139 minskade förbrukningen i unionen med 13 miljoner enheter, dvs. med 17 %, under skadeundersökningsperioden. Unionens försäljningssiffror speglade utvecklingen av förbrukningen i unionen. När förbrukningen återhämtade sig under undersökningsperioden och ökade med 8 % jämfört med 2020 kunde unionsindustrin dock inte dra nytta av detta på grund av importen från Marocko. Unionsindustrins marknadsandel minskade med 2,9 procentenheter, från 71,7 % under 2020 till 68,8 % under undersökningsperioden, samtidigt som marknadsandelen för importen från Marocko ökade med 129 %, från 1,7 % under 2020 till 3,9 % under undersökningsperioden. Det var med andra ord det nedåtgående pristrycket till följd av den dumpade importen till låga priser som vållade unionsindustrin skada, snarare än en förlust av kvantitet på grund av minskande förbrukning.

(151) Därför drog kommissionen den preliminära slutsatsen att minskningen av efterfrågan på marknaden med 17 % inte kunde anses vara en orsak till skada som hade försvagat orsakssambandet mellan den dumpade importen och den konstaterade skadan.

5.3 **Slutsats beträffande orsakssamband**

(152) Försämringen av unionsindustrins ekonomiska situation sammanföll i tid med ökande kvantiteter av import av aluminiumhjul till dumpade priser från det berörda landet.

(153) Kommissionen särskilde och avgränsade verkningarna av alla kända faktorer som hade betydelse för unionsindustrins situation från den dumpade importens skadevållande verkningar. Effekterna av importen från övriga tredjeländer, covid-19-pandemin och den minskade efterfrågan, tillverkningskostnadens utveckling, unionsindustrins exportresultat och de fleråriga avtalen togs i beaktande.

(154) På grundval av ovanstående drog kommissionen den preliminära slutsatsen att den dumpade importen från det berörda landet vållade unionsindustrin väsentlig skada och att de andra faktorerna, antingen var för sig eller tillsammans, inte försvagade orsakssambandet mellan den dumpade importen och den väsentliga skadan.

6. **ÅTGÄRDERNAS NIVÅ**

(155) För att kunna fastställa åtgärdernas nivå undersökte kommissionen om en tull som är lägre än dumpningsmarginalen skulle vara tillräcklig för att undanröja den skada som unionsindustrin vållats genom den dumpade importen.

6.1 **Skademarginal**

(156) Skadan skulle undanröjas om unionsindustrin kunde uppnå ett vinstmål genom att sälja till ett sådant målpris som avses i artikel 7.2c och 7.2d i grundförordningen.

(157) I enlighet med artikel 7.2c i grundförordningen beaktade kommissionen följande faktorer för att fastställa vinstmålet: lönsamhetsnivån före ökningen av importen från det berörda landet, den lönsamhetsnivå som krävs för att täcka de totala kostnaderna och investeringarna, forskning och utveckling (FoU) och innovation samt den lönsamhetsnivå som kan förväntas under normala konkurrensförhållanden. Denna vinstmarginal bör inte vara lägre än 6 %.

(158) Som ett första steg fastställde kommissionen en grundläggande vinst som skulle täcka samtliga kostnader under normala konkurrensförhållanden. Kommissionen tog den vinst som uppnåddes av de unionstillverkare som ingick i urvalet innan den illojala importen från Marocko accelererade och började skada unionsindustrin. Denna vinstmarginal fastställdes till 7,9 %, vilket motsvarar den genomsnittliga vinst som unionsindustrin uppnådde 2018–2019.

(159) Unionsindustrin visade att EU:s investeringsnivå, FoU och innovation under skadeundersökningsperioden skulle ha varit högre under normala konkurrensförhållanden. Unionsindustrins påståenden befanns vara motiverade. För att återge detta i vinstmålet räknade kommissionen ut skillnaden mellan utgifterna för investeringar, FoU och innovation under normala konkurrensförhållanden enligt uppgifter från unionsindustrin som kontrollerades av kommissionen, och de faktiska utgifterna för investeringar, FoU och innovation under skadeundersökningsperioden. Denna skillnad, uttryckt som en andel av omsättningen, var 0,4 %.

(160) Denna procentsats på 0,4 % lades till den grundläggande vinsten på 7,9 % enligt skäl 158, vilket innebar ett vinstmål på 8,3 %.

(161) I enlighet med artikel 7.2d i grundförordningen bedömde kommissionen som ett sista steg de framtida kostnader som unionsindustrin kommer att ådra sig till följd av multilaterala miljöavtal och protokoll till dessa, som unionen är part i, samt de ILO-konventioner som förtecknas i bilaga Ia, under den period då åtgärden tillämpas enligt artikel 11.2. Med den tillgängliga bevisningen som grund fastställde kommissionen en ytterligare kostnad på 0,5 euro/enhet. Denna ytterligare kostnad adderades till det icke-skadevållande pris som anges i ovanstående skäl.

(162) På denna grund beräknade kommissionen ett vägt genomsnittligt icke-skadevållande pris på 55,9 euro/enhet för den likadana produkten för unionsindustrin genom att tillämpa det ovannämnda vinstmålet på tillverkningskostnaden för de unionstillverkare som ingick i urvalet under undersökningsperioden och lade sedan till justeringarna enligt artikel 7.2d per produkttyp.

(163) Kommissionen fastställde sedan nivån för skademarginal på grundval av en jämförelse mellan det vägda genomsnittliga importpriset från de samarbetsvilliga exporterande tillverkare i Marocko som ingick i urvalet, vilket fastställts vid beräkningarna av prisunderskridandet, och det vägda genomsnittliga icke-skadevållande priset för den likadana produkt som de unionstillverkare som ingick i urvalet sålde på unionsmarknaden under undersökningsperioden. Den skillnad som jämförelsen eventuellt resulterade i uttrycktes i procent av det vägda genomsnittliga importvärdet cif.

(164) Nivån för undanröjande av skada för ”alla övriga företag” definieras på samma sätt som dumpningsmarginalen för dessa företag (se skäl 73).

Land	Företag	Dumpningsmarginal (%)	Skademarginal (%)
Marocko	Hands	8,0	44,0
	Alla övriga företag	16,5	51,6

7. **UNIONENS INTRESSE**

7.1 **Unionsindustrins intresse**

(165) Antidumpningsåtgärderna kommer att ha positiva effekter för unionstillverkarna, eftersom de kommer att ge unionsindustrin möjlighet att anpassa sina försäljningspriser för att täcka den ökade tillverkningskostnaden. Därmed skulle unionsindustrin kunna återgå till en hållbar situation och göra investeringar i framtiden, framför allt för att uppfylla de miljömässiga och sociala kraven.

(166) Utan åtgärder kommer unionsindustrin även i fortsättningen att lida väsentlig skada, samtidigt som en ytterligare försämring av dess ekonomiska situation är att förvänta, i synnerhet när det gäller lönsamhet, räntabilitet och kassaflöde, framför allt mot bakgrund av ökningen av dumpad import från det berörda landet som fortsatte efter undersökningsperioden, vilket kan hota hela unionsindustrins bärkraft.

7.2 **Icke-närstående importörers och användares intresse**

(167) Importörerna kontaktades i samband med inledandet. Ingen av dem samarbetade emellertid i undersökningen.

(168) När det gäller användarna samarbetade två biltillverkare och deras intresseorganisation (ACEA).

(169) Biltillverkarna är kunder till unionsindustrin för aluminiumhjul. De anskaffar redan omkring 70 % av sitt behov av aluminiumhjul från unionsindustrin. Importen från det berörda landet hade en marknadsandel på unionens marknad på 3,9 % under undersökningsperioden, medan importen från övriga tredjeländer hade en marknadsandel på 25,5 % med högre prisnivåer än unionsindustrins. Biltillverkarna hade således också andra försörjningskällor, utöver unionsindustrin och Marocko. Detta bekräftades även av att inköpen av aluminiumhjul från Marocko utgjorde ungefär 30 % av de två användarnas totala inköp av aluminiumhjul under undersökningsperioden. Dessutom visade uppgifter från de två användare som besvarade frågeformuläret att aluminiumhjul stod för cirka 0,5 % av deras tillverkningskostnad. Följaktligen drog kommissionen den preliminära slutsatsen att åtgärdernas inverkan på aluminiumhjul är begränsad för biltillverkare.

(170) ACEA hävdade att importen från Marocko uppfyller strategiska behov hos unionens biltillverkare som unionstillverkarna av aluminiumhjul inte har förmåga att uppfylla, eftersom de avsiktligt väljer att inte öka sin tillverkningskapacitet. Av det skälet har biltillverkarna inget annat val än att diversifiera sin försörjning, bland annat genom att förlita sig på olika importkällor.

(171) Såsom anges i skäl 40 levererar unionstillverkarna aluminiumhjul till biltillverkarna, och deras verksamhet är beroende av de kontrakt som tilldelas av dessa stora företag. Valet av leverantörer av aluminiumhjul och därmed de faktiska leveranserna av hjul sker flera år före biltillverkningen, vilket bör ge tillverkarna av aluminiumhjul tid att anpassa sin produktion. Vid behov skulle unionstillverkarna av aluminiumhjul kunna öka sin kapacitet med relativt kort varsel, eftersom de nödvändiga investeringarna inte rör ugnar eller måleribås, utan snarare gjutmaskiner som enkelt kan installeras. Detta innebär att om unionstillverkarna av aluminiumhjul inte har investerat i ytterligare tillverkningskapacitet beror det snarare på avsaknad av tillräckliga framtida kontrakt med biltillverkarna. Unionsindustrin har således inte haft tillräckliga incitament att investera i ytterligare kapacitet i avsaknad av en förutsebar ökning av efterfrågan på dess tillverkning. Dessutom uppgick förbrukningen i unionen till 64,31 miljoner enheter under undersökningsperioden. Den totala kapaciteten hos unionsindustrin var 61,29 miljoner enheter, medan unionens sammanlagda tillverkning uppgick till 48,75 miljoner enheter under undersökningsperioden och unionsindustrins export låg på 2,71 miljoner enheter. Följaktligen har unionsindustrin redan tillräcklig tillverkningskapacitet för att täcka nästan hela unionens efterfrågan på aluminiumhjul. Följaktligen avvisades påståendet.

(172) ACEA påstod att unionsindustrin för aluminiumhjul inte tillgodosåg biltillverkarnas krav på outnyttjad kapacitet (unionsindustrin rapporterade en hög grad av kapacitetsutnyttjande, på över 95 %), vilket tvingade biltillverkarna att diversifiera sin anskaffning, framför allt från Marocko.

(173) Kommissionen noterade att ingen bevisning presenterades som visade att unionsindustrin för aluminiumhjul förlorat anbudsförfaranden till följd av problem med dess tillverkningskapacitet, eller att unionsindustrin för aluminiumhjul misslyckats med att leverera aluminiumhjul enligt biltillverkarnas handelsorder. Dessutom var det fastställda kapacitetsutnyttjandet för undersökningsperioden 80 %. Därför avvisades detta påstående.

(174) ACEA påstod att konsekvenserna av covid-19-pandemin hade orsakat störningar i leveranskedjorna och att biltillverkarna drabbats svårt av covid-19-pandemin med ett totalt bortfall på 4,2 miljoner fordon, vilket motsvarade 22,9 % av unionstillverkningen 2019. Biltillverkarnas lönsamhet trycktes ner. Detta påverkade leverantörerna i bilindustrin på ett liknande sätt.

(175) Kommissionen noterade att de flesta av biltillverkarna gick med vinst under räkenskapsåret 2021 och att vinsterna i många fall överträffade de vinster som rapporterats under tidigare år ([21]).

(176) Det finns inga andra uppgifter i ärendehandlingarna som visar att åtgärder skulle få en så stor negativ inverkan på användarna att detta väger tyngre än åtgärdernas positiva inverkan på unionsindustrin.

([21]) Anmärkning till ärendehandlingen om de årsredovisningar för 2021 som offentliggjorts av vissa biltillverkare.

7.3 **Slutsats om unionens intresse**

(177) Mot denna bakgrund slår kommissionen preliminärt fast att det inte finns några tvingande skäl att dra slutsatsen att det inte ligger i unionens intresse att införa åtgärder på import av aluminiumhjul med ursprung i Marocko i detta skede av undersökningen.

8. **PROVISORISKA ANTIDUMPNINGSÅTGÄRDER**

(178) På grundval av kommissionens slutsatser beträffande dumpning, skada, orsakssamband, åtgärdsnivå och unionens intresse bör provisoriska åtgärder införas i syfte att förhindra att den dumpade importen vållar unionsindustrin ytterligare skada.

(179) På grundval av ovanstående bör följande provisoriska antidumpningstullsatser, uttryckta som pris cif vid unionens gräns, före tull, införas:

Land	Företag	Provisorisk antidumpningstull
Marocko	HANDS 8 SA	8,0 %
	Alla övriga företag	16,5 %

(180) Den individuella företagsspecifika antidumpningstullsats som anges i denna förordning har fastställts på grundval av resultaten av denna undersökning. Den avspeglar alltså den situation som konstaterades föreligga rörande detta företag enligt undersökningen. Denna tullsats är således endast tillämplig på import av den berörda produkten med ursprung i det berörda landet och tillverkad av de angivna juridiska enheterna. Import av den berörda produkten som tillverkats av något annat företag som inte uttryckligen nämns i denna förordnings normativa del, inbegripet enheter som är närstående det uttryckligen nämnda företaget, bör omfattas av den tullsats som är tillämplig på ”alla övriga företag”. De bör inte omfattas av någon av de individuella antidumpningstullsatserna.

(181) För att säkerställa att reglerna om antidumpningstullar efterlevs bör antidumpningstullen för alla övriga företag inte bara gälla de icke-samarbetsvilliga exporterande tillverkarna i denna undersökning, utan även sådana tillverkare som inte exporterade till unionen under undersökningsperioden.

(182) För att minimera risken för kringgående på grund av skillnader i tullsatserna krävs särskilda åtgärder för att säkerställa att de individuella antidumpningstullarna tillämpas. Företag med individuella antidumpningstullar måste uppvisa en giltig faktura för tullmyndigheterna i medlemsstaterna. Fakturan måste uppfylla kraven i artikel 1.3 i denna förordning. Import som inte åtföljs av en sådan faktura kommer att bli föremål för den antidumpningstullsats som gäller för ”alla övriga företag”.

(183) Även om denna faktura är nödvändig för att tullmyndigheterna i medlemsstaterna ska kunna tillämpa de individuella satserna för antidumpningstullen på import är den inte den enda omständighet som tullmyndigheterna ska beakta. Även om en faktura som uppfyller samtliga krav i artikel 1.3 i denna förordning uppvisas, bör medlemsstaternas tullmyndigheter utföra sina sedvanliga kontroller och bör, liksom i alla andra fall, kräva ytterligare handlingar (transportdokument osv.) för att kontrollera att uppgifterna i deklarationen är riktiga och för att säkerställa att den påföljande tillämpningen av den lägre tullsatsen är berättigad i enlighet med tullagstiftningen.

(184) Om exporten från något av de företag som omfattas av de lägre individuella tullsatserna ökar väsentligt i kvantitet efter införandet av de berörda åtgärderna, kan denna ökning av kvantiteten i sig anses utgöra en förändring i handelsmönstret som orsakats av införandet av åtgärder i den mening som avses i artikel 13.1 i grundförordningen. Under sådana omständigheter och förutsatt att villkoren är uppfyllda kan en undersökning om kringgående inledas. Denna undersökning kan bland annat omfatta behovet av att upphäva individuella tullsatser och därmed införa en landsomfattande tull.

(185) Statistik om aluminiumhjul anges ofta i antal enheter. Det finns emellertid ingen sådan kompletterande enhet för aluminiumhjul i den kombinerade nomenklatur som fastställs i bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 ([22]) om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan. Det måste därför föreskrivas att inte bara vikten i kilogram eller ton, utan även antal enheter för importen av den berörda produkten, ska anges i deklarationen för övergång till fri omsättning.

9. **REGISTRERING**

(186) Såsom nämns i skäl 3 beslutade kommissionen att import av den berörda produkten skulle registreras. Registreringen infördes för att kunna ta ut tull retroaktivt enligt artikel 10.4 i grundförordningen.

(187) Mot bakgrund av undersökningsresultaten i det preliminära skedet bör registreringen av import upphöra.

(188) Inget beslut om en eventuell retroaktiv tillämpning av antidumpningsåtgärder har fattats i detta skede av förfarandet.

10. **INFORMATION I DET PRELIMINÄRA SKEDET**

(189) I enlighet med artikel 19a i grundförordningen underrättade kommissionen berörda parter om det planerade införandet av provisoriska tullar. Denna information gjordes även tillgänglig för allmänheten på GD Handels webbplats. De berörda parterna gavs tre arbetsdagar för att lämna synpunkter på riktigheten av de beräkningar som särskilt lämnats ut till dem. Inga sådana synpunkter inkom. Synpunkter som mottagits efter förhandsutlämnandet av uppgifter med avseende på andra aspekter av undersökningen än riktigheten i beräkningarna kommer att beaktas i undersökningens slutgiltiga skede.

11. **SLUTBESTÄMMELSER**

(190) Enligt god förvaltningspraxis kommer kommissionen att uppmana de berörda parterna att inkomma med skriftliga synpunkter och/eller att begära att bli hörda av kommissionen inom en fastställd tidsfrist. De berörda parterna kan även begära att bli hörda av förhörsombudet för handelspolitiska förfaranden.

(191) Undersökningsresultaten avseende införande av provisoriska tullar är preliminära och kan komma att ändras i undersökningens slutliga skede.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Härmed införs en provisorisk antidumpningstull på import av aluminiumhjul till motorfordon enligt nummer 8701–8705, med eller utan tillbehör och med eller utan däck, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8708 70 10 och ex 8708 70 50 (Taric-nummer: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 och 8708 70 50 50), med ursprung i Marocko.

2. Följande provisoriska antidumpningstullsatser ska tillämpas på nettopriset fritt unionens gräns, före tull, för den produkt som beskrivs i punkt 1 och som tillverkas av nedanstående företag:

Land	Företag	Provisorisk antidumpningstull	Taric-tilläggsnummer
Marocko	HANDS 8 SA.	8,0 %	C873
	Alla övriga företag	16,5 %	C999

([22]) Rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EGT L 256, 7.9.1987, s. 1).

3. Den individuella tullsats som anges för det företag som nämns i punkt 2 ska tillämpas på villkor att det för medlemsstaternas tullmyndigheter uppvisas en giltig faktura som ska innehålla en försäkran, vilken är daterad och undertecknad av en tjänsteman vid den enhet som utfärdat fakturan och av vilken ska framgå dennes namn och befattning, med följande lydelse: ”*Jag intygar härmed att den [kvantitet] av [den berörda produkten] som säljs på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har tillverkats av [företagets namn och adress] [Taric-tilläggsnummer] i Marocko. Jag försäkrar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta*.” Om ingen sådan faktura uppvisas ska tullsatsen för alla övriga företag tillämpas.

4. Övergång till fri omsättning i unionen av den produkt som avses i punkt 1 ska ske på villkor att det ställs en säkerhet som motsvarar nivån på den provisoriska tullen.

5. Om en deklaration för övergång till fri omsättning uppvisas för den produkt som avses i punkt 1 ska antalet enheter av de importerade produkterna anges i det relevanta fältet i deklarationen, utan att det påverkar tillämpningen av den extra mängdenhet som anges i Kombinerade nomenklaturen.

6. Om inget annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

1. Berörda parter ska inkomma med skriftliga synpunkter på denna förordning till kommissionen inom 15 kalenderdagar från dagen för denna förordnings ikraftträdande.

2. Berörda parter som vill begära att bli hörda av kommissionen ska inkomma med sin begäran inom fem kalenderdagar från dagen för denna förordnings ikraftträdande.

3. Berörda parter som vill begära att bli hörda av förhörsombudet för handelspolitiska förfaranden ska inkomma med sin begäran inom fem kalenderdagar från dagen för denna förordnings ikraftträdande. Förhörsombudet ska behandla en begäran som inges efter denna tidsfrist och får när så är lämpligt besluta att godta en sådan begäran.

Artikel 3

1. Tullmyndigheterna åläggs härmed att upphöra med den registrering av import som infördes genom artikel 1 i genomförandeförordning (EU) 2022/934.

2. Uppgifter som insamlats avseende produkter som förts in i EU för förbrukning högst 90 dagar före dagen för denna förordnings ikraftträdande ska bevaras till dess att eventuella slutgiltiga åtgärder har trätt i kraft eller till dess att detta förfarande har avslutats.

Artikel 4

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 1 ska tillämpas i sex månader.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 14 juli 2022.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande